Südseefahrt (Aus SEEKISTE 9/1957)

Von Kapt. B. Draeger

Ja, lang, lang ist's her, als noch die schwarz-weiß-rote Flagge von der Gaffel grüßte, als wir noch Kolonien hatten, in denen wir vor SM-Schiffen die Flagge dippten. Es war die gute, alte Zeit, in der noch nicht gejagt und gehetzt wurde wie heute, in der es kein FT und kein Radar gab (*FT = Funktelegrafie, E.H.*), in der man nicht dauernd von der Reederei aus an der Strippe hing. Und wenn man dann noch die große Chance fand, durch die herrlichste unserer Kolonien, durch die sagenhafte Südsee fahren zu können, dann war das nicht weniger als ein erfüllter Jugendtraum; so hatte man sich die Seefahrt einmal vorgestellt! Unerreichbar und ungestört blieb man, und da draußen stand nicht hinter jedem Poller ein Inspektor, womit ich beileibe nichts gegen die Inspektoren sagen will! Ich bin mit allen immer sehr gut ausgekommen. - Aber es war doch schöner so!

Ich besann mich daher keinen Augenblick, als sich die Gelegenheit bot, für einen erkrankten Kameraden, der nach Hause wollte, sofort einzuspringen, verließ innerhalb einer Stunde in Hongkong den Reichspostdampfer, und keine weitere Stunde später war ich schon mit einem „Kuli-Dampfer“ (*die im asiatischen Küstenverkehr laufenden Dampfer transportierten häufig chinesische Arbeiter (Kulis) zu den Plantagen in der Südsee, E.H.*) unterwegs und winkte frohgemut dem dicken Bruder nach, der ohne mich heimwärts dampfte.

Wenige Monate später wurde ich auf die RPD-Linie Yokohama—Sidney (*RPD = Reichs-Postdampfer E.H.*) versetzt und habe da fast zwei Jahre zugebracht, die schönsten Jahre meiner Seefahrtzeit. Falls einer der alten „Küstenpiraten“ aus Hongkong oder Singapore meine Schilderung liest, so grüße ich ihn in Erinnerung an die China-See und die Südsee. All dem hat wenig später der 1. Weltkrieg ein jähes Ende gemacht.

Und nun fahre ich noch einmal in Gedanken die Linie von Japan nach Australien auf meinem lieben alten Dampfer „Coblenz“. Das Schiff hatte etwas über 3000 BRT und lief 12 Meilen die Stunde. Sie befuhr gemeinsam mit den ein paar Jahre neueren Prinzendampfern, „Prinz Waldemar“ und „Prinz Sigismund“, diese Linie. Eine Rundreise dauerte drei Monate. Kapitän war Klugkist, im Südseepidgin war er bekannt unter dem Namen „Savybox“. Ich nenne ihn hier in dankbarer Erinnerung. Er ließ auch dem jungen Offizier völlig freie Hand, wenn er einmal Vertrauen zu ihm gefaßt hatte. Decksmannschaft und Steurer waren Malayen, unser Maschinenpersonal waren Chinesen. Drei Offiziere teilten

sich in die Wachen und den Schiffsdienst.

An einem trüben und kalten Herbstmorgen, Ende Oktober, liefen wir aus Yokohama aus. Es war noch stockfinster, als ich die Leute an Deck holte, um seeklar zu machen. Vom dunklen Himmel rieselte eisigkalter Regen, zeitweise schon leicht mit Schnee vermischt, und das grelle Licht der Bogenlampen wurde schon im nahen Umkreis von der finsteren Feuchte verschluckt. Fröstelnd und zähneklappernd takelten die malayischen Matrosen das Ladegeschirr ab. Als der Quartermeister auf der Brücke 6 Glasen schlug, kam der alte Lotse Heyderich an Bord, einer der letzten europäischen Seeleute in japanischen Diensten. Das kleine Völkchen (*die Japaner! EH*) war nun angelernt und brauchte keine Lehrmeister mehr.

„Coblenz“ war nun klar zum Auslaufen. Kapitän und Offiziere standen auf der Brücke und den Manöverstationen, die Maschine war besetzt. „Los vorn!“ — „Los achtern!“ - und die japanischen Hafenarbeiter krochen fröstelnd aus den geschützten Winkeln der Kaischuppen, in die sie sich vor der nassen Kälte zurückgezogen hatten. „Maschine halbe Fahrt rückwärts!“ klingelte der Maschinentelegraf, und lang-sam glitt das Schiff an der Pier entlang und drehte dann der Ausfahrt zu. Zwei endlos lange Molen umschlossen den inneren Hafen, an denen Schiff an Schiff in langen Reihen lag. Die Feuer auf den Molenköpfen glitten langsam näher durch die trübe Morgendämmerung, und „Coblenz“ schob sich hinaus in die offene Bucht von Tokio. Der Lotse ging von Bord, und dann ging es volle Fahrt, Kurs Süd.

Von Land war kaum noch etwas zu sehen; bei Tageslicht lag über der Hafeneinfahrt eine eigenartige Landmarke: auf den bewaldeten Höhen über der Stadt war ein großer Anker aus dem grünen Baumbestand ausgespart. Nach einer halben Stunde wurden drei starke Inselforts passiert, auch auf der Küste stand Batterie an Batterie. Der „Tag der schwarzen Schiffe” war unvergessen, an dem vor sechs Jahrzehnten ein amerikanisches Kriegsschiffgeschwader an Japans Tore gepocht hatte. (*Das Geschwader des Kommodore Perry, das Japan 1854 gezwungen hat, sich dem Welthandel zu öffnen, E.H.*) Das sollte nicht wieder passieren! Im Sommer sah der Strand aber erheblich freundlicher aus, wenn er von badenden Naturkindern bevölkert war.

Der Wind war steifer geworden, jagte graue Wolkenmassen aus Nordwest über die Schaumköpfe der unruhigen See. Die Küste war in grauem Nebel verschwunden; nur gegen neun Uhr schimmerte an Stb. der Feuerturm von Tsurugi Saki einen Augenblick durch. „Coblenz“ lief mit voller Fahrt weiter, und auf der Brücke mußte man Augen und Ohren offenhalten. Nach einer

Stunde kam an Bb. die schwache Silhouette der Vries-Insel in Sicht, und kurz nach Mittag war an Stb. der auf einsamem Felsen stehende Feuerturm von Mikomoto Shima (*dieser älteste steinerne Leuchtturm in Japan ging am 11.11.1870 in Betrieb! siehe Foto auf der vorhergehenden Seite, E.H.*) quer, wir waren aus der Bucht von Tokio heraus und liefen nun WSW auf Oshima zu. Es stand eine grobe See, das Schiff rollte, aber es waren keine Passagiere an Bord.

Auf meiner Abendwache klarte es auf, und als um 3 Uhr nachts das Feuer von Shiwo Misaki passiert war, wurde es sehr sichtig. Wind und See legten sich im Laufe des Tages völlig, und in der Morgendämmerung des 27. kam bei herrlichstem Wetter die Insel Oshima (*siehe Foto unten! E.H.*) und das hohe Gebirge von Hisaki in Sicht.

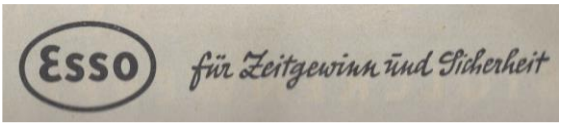
Leider führte unser Kurs nicht durch die wegen ihrer landschaftlichen Schönheit berühmte Inlandsee; wir fuhren südlich von Shikoku und Kiushu entlang. Oft konnte man bis auf wenige hundert Meter an die steilen Felsen heran, bis dicht unter Land war genügend Wasser. Die Abhänge waren auf kleinsten Fleckchen bebaut, denn nur 16% der japanischen Inseln ge-statten Landwirtschaft. In jeder geschützten Ecke klebte eine Hütte, und zahlreiche Fischerdörfer lagen an der Küste, deren Dschunken das Meer weithin bedeckten. Der Wachoffizier hatte es oft nicht leicht, durch dieses Gewimmel heil durchzukommen.

Am nächsten Morgen wurde in scharfer Kurve Sata no Misaki umrundet, und von da führte der Kurs nordwestlich zwischen zahllosen kleinen und kleinsten Inseln hindurch bis Bono Misaki und von da nördlich in die Bucht von Kuchinotsu, den ersten Hafen.

Dämmerung und Nacht lagen schon wieder über all der märchenhaften Schönheit, als das Blinkfeuer von Kuchinotsu in Sicht kam. Vorsichtig steuerte „Coblenz“ in den kleinen Hafen, und noch war es dunkel, als sie an der Boje festmachte. Das weithin schallende Signal mit der Dampfpfeife, das in den Bergen vielfaches Echo weckte, störte die Bewohner des Kohlenhafens auf; denn nur Kohlen gibt es hier. Wie bunte Glühwürmchen schwebten an Land Papierlaternen hin und her. Von elektrischem Licht und dergleichen kannte man hier noch nichts. Kein steinernes Haus gab es, kein europäisches Kleidungsstück.

Bald aber wurde es lebendig auf dem Wasser. Der japanische Arzt kam in seiner qualmenden Dampfpinaß längsseit, und kaum war die rote Quarantänelampe niedergeholt, da lagen schon die Kohlenprähme auf beiden Seiten an der Bordwand. Es wimmelte an Deck von Menschen: Frauen, ihr Baby auf dem Rücken, Männer, Kinder, alles quirlte durcheinander, ordnete sich schnell in Reihen, und über Planken wurde Korb auf Korb aus den Leichtern hinaufgemannt und in alle Kohlenpforten und in die Bunker entleert. Ohne Unterbrechung arbeiteten sie, fast ohne zu essen, den ganzen Tag, die Nacht hindurch, bis zum nächsten Mittag. Dann waren die

Bunker voll. Die Leichter legten ab, Sampans kamen und holten das Völkchen an Land. Viele von ihnen, Männlein und Weiblein, warfen ohne Scheu den kohlschwarzen Kimono ab, und sprangen in ihrem Naturkostüm über die Reling in das winterkalte Wasser, um den gröbsten Schmutz abzuspülen.



Doch auch das Schiff war schwarz von oben bis unten, und der Erste atmete auf, als das letzte Boot ablegte und die Deckwasch-Schläuche in Tätigkeit kamen. Die Besatzung hatte die Brause nicht weniger nötig. Noch während des Deckwaschens warf „Coblenz" los und drehte seewärts. Die japanischen Inseln verschwanden unter der Kimm. Im letzten Tageslicht, kaum noch erkennbar vor dem wolkenverhangenen Himmel, wanderte sacht die letzte kleine Insel, Me Shima, an Stb. vorbei. An den nächsten Tagen blieb es neblig, und zeitweise wurde es so dick, daß die Fahrt verringert werden mußte, und die Dampfpfeife heulte.

Eine astronomische Beobachtung war nicht möglich gewesen, und mit größter Vorsicht wurde die chinesische Küste angesteuert. Stündlich ging das Lot in die Tiefe. Am Abend des 30. Oktober klarte es zeitweise etwas auf, und da blitzte recht voraus auch das Feuer von Tung Yung; nun war der Kurs sicher in die Formosastraße. Südlich dieser Insel war herrliches Wetter, um vier Uhr nachmittags wurden an Stb. die Brothers als alte Bekannte begrüßt, das war beinahe die Heimat! Am nächsten Vormittag waren die Ninepins da, hunderte von Fischerbooten bedeckten wie immer hier das Meer. Dann glitt „Coblenz" durch den Lye-Moon-Paß in den Hafen von Hongkong und war mittags am 1. November fest am Lloydplatz in Kowloon.

Ununterbrochen rasselten die Ladewinden, Tag und Nacht. Auf der anderen Seite lag Reichspostdampfer „Bülow", der aus der Heimat gekommen war. Herrliches Bier hatte der an Bord. Ein Fäßchen Würzburger wurde abgegeben an den kleinen Bruder, abends nach dem Dienst wurde es in der Messe angezapft. Hah, das schmeckte besser als das ewige warme Flaschenbier! Einige Kameraden von den anderen Küstendampfern hatten sich noch eingefunden, und auf einmal saß auch ein Zivilist mit am Tisch. Keiner kannte ihn, keiner hatte ihn bisher gesehen, es fragte ihn auch keiner, er war eben da! Anscheinend ein Fahrgast von „Bülow". Mitternacht war längst vorüber, da stand der Mann auf, wollte wohl eine Rede halten. Langsam wuchs er höher, stieß schon fast an die niedrige Decke und wuchs immer noch, Herrgott, war der lang! Er öffnete den Mund, aber kein Wort war zu hören; und dann sackte er wieder zusammen, wurde immer kleiner und veschwand schließlich ganz unter dem Tisch. Da blieb er liegen, bis er am andern Morgen verkatert von Bord ging.

Am Abend des 2. wurden die Leinen losgeworfen; durch die östliche Einfahrt verließ „Coblenz" Hongkong wieder. Der Ladungsoffizier war froh, diesen größten Hafen der Reise hinter sich zu haben. Hier kamen auch die meisten Fahrgäste an Bord, die in der Hauptsache nach Manila fuhren.

Lautes und bewegtes Treiben füllte die Promenadendecks, meist Amerikaner bzw. Amerikanerinnen. Das Wetter war wundervoll, der Himmel zwar immer

noch bedeckt, aber die Wolkendecke minderte die Sonnenglut. Nur leise wiegte sich das Schiff in der tiefblauen See. Am 4. abends schlug an Bb. das Feuer von Capone durch, und in der Nacht wurde die stark befestigte und betonierte Felseninsel Corregidor vor der Bucht von Manila passiert. Es war noch dunkel, als wir durch die schmale befeuerte Moleneinfahrt dampften, Mit Sonnenauf-gang lagen wir an der Boje.

Quarantäne- und Zollboot, den amerikanischen Adler auf dem Verdeck, kamen längsseits. Es begann die Ausführung der hunderterlei verschiedenen, oft kleinlichen Bestimmungen, ehe an das Ausbooten der Fahrgäste und das Löschen der Ladung gedacht werden konnte. In größter Eile wurden die Arbeiten erledigt, da uns nach dem Fahrplan nur einige Stunden zur Verfügung standen. Ich benutzte die Liegezeit, um die meteorologischen Instrumente im Observatorium zu vergleichen, das nahe der Stadt von Jesuitenpatres unterhalten wurde. In sengender Sonne führte mich mein Weg an der uralten Festungsmauer entlang, die in den Anfängen der spanischen Kolonisation erbaut worden war. Im Kloster wurde ich stets freundlich aufgenommen, sehr ausführlich wurden mir die Räume und Einrichtungen gezeigt, und nie wurde ich ohne einen kühlen Trunk entlassen.

Kurz nach Mittag waren die Ladungsarbeiten beendet. Noch hatte der letzte Leichter nicht losgeworfen, als schon die Boje geschlippt wurde und „Coblenz“ sich der Ausfahrt zudrehte. Es begann einer der schönsten Abschnitte der Reise, für die Wachoffiziere aber auch der anstrengendste: die Fahrt durch die Bernardino-Straße. (*Durchfahrt zwischen den Philippinen-Inseln Luzon und Samar, geringste Breite 20 km, E.H.*) Ein Flaggengruß noch hinüber zu den bei Cavite ankernden amerikanischen Kriegsschiffen, dann waren wir wieder allein auf See. Am späten Nachmittag wendeten wir nach Süd. Der Kurs lief hart an der Küste entlang, daß die hohen Berge an Bb. sich über die Masten hinausreckten. Der Himmel blieb bedeckt, es war Neumond, da war eine pechschwarze Nacht zu erwarten. Und ich machte meine erste Fahrt durch die mir unbekannten Engen. Da hieß es aufpassen! Als der Dampfer zwischen der Küste von Luzon und der Fortune-Insel

LOUIS TAXT
Gegründet 1896 - Inh. W. Reidock seit 1935
Technische Bedarfsartikel
für Schiffs-, Werft- und Industriebetriebe
HAMBURG 11
Steinhöft 11 - Telefon 34 22 64/35 20 93
CUXHAVEN
Strichweg 11 (zwischen den Kirchen) - Tel. 22 66
LÜBECK
Hafenstraße 22a - Telefon 26586
Lieferung nach allen Plätzen
des In- und Auslandes

durchschlüpfte, war es bereits dunkel, und alles ringsum verschwand in dichter Finsternis.

Ale Lichter wurden nach außen abgeblendet, die Promenadendecks lagen in tiefem Dunkel, mochten die Passagiere auch noch so böse knurren, Sicher war es reichlich schwül in den geschlossenen Räumen unter Deck, aber diese Nacht gings nicht anders. Nur der schwache Schein der Dampferlaternen war von der Brücke aus wahrzunehmen.

So sah es aus, als ich um acht Uhr abends den Ersten auf der Brücke ablöste. „Haben Sie sich die Karte gut angesehen? Können Sie das Land schon ausmachen? — Ja? — na dann: Gute Wache!“ Dann stand ich allein und

versuchte, die Augen durch die Finsternis zu bohren.

Kurz danach blitzte das Feuer von Santiago an der Nordecke der engen Einfahrt auf, dann ging es ostwärts hinein in das Dunkel. angestrengt wurden neue Landmarken gesucht. Endlich zeichnete sich recht voraus gegen neun Uhr eine dunkle Masse ab, die gesuchte Insel Maniaban.

„Keri lima degri!“ — Fünf Grad Steuerbord! Der Strom hatte etwas Nord versetzt, und viel Platz war nicht in dem unreinen Gewässer. Eine Viertelstunde später war Maniaban quer an Bb., die unangenehmste Enge bei rabenschwarzer Nacht war erreicht. Ausgerechnet da brannte so ein verfluchter Landlubber auf der Back sich eine Pfeife an. Es war keine Schmeichelei, die er von der Brücke hörte. Aber, da war unzweifelhaft etwas Helles vor dem Bug gewesen! Natürlich, ein Bootssegel! „Pulo tschikar!” — Hart Backbord! Gottseidank, der Bug drehte sofort nach Bb. da war der blöde Sampan auch schon querab, er scheuerte fast an der Bordwand entlang. „Keri tschikar!“ - Hart Stb.! Und gehorsam schlug das Hack herum, frei von dem achteraus treibenden Boot. Da wurde sogar dem Landlubber verziehen. Natürlich hatte die Gesellschaft auf dem Sampan friedlich geschlafen, sonst hätten sie die Laternen sehen müssen. Und der Ausguck vorn auf der Back auch. Und das alles ausgerechnet an der engsten Stelle! Um zehn Uhr war sie endlich passiert, und die halbe Wache war herum, Drei Strich Bb. drehte „Coblenz“ auf die nächste Enge zu, zwischen Festland und Verde-Insel. Jetzt war Gelegenheit schnell mal in die Karte zu gucken und den Kurs nachzuprüfen. Häßliche Minuten dauerte es, bis ich wieder an die Dunkelheit gewöhnt war. Als die schwachen roten Blinke des kleinen Feuers von Malabrigo durchschlugen, hatte ich wenigstens mal wieder einen festen Punkt zur Hand. Dann saß das Schiff aber auch wie eingekeilt, an Stb., an Bb., recht voraus, überall hohes Land. Die bekannte Prüfungsfrage fiel mir ein, und ich mußte trotzdem lachen, „Dat harrn Se all lang dohn, Herr Kommissar!“ Endlich gegen elf war Verde Insel quer, vorsichtig konnte der Kurs nach Südost geändert werden, hinaus in freies Wasser. Bis zur Ablösung war nun nichts mehr zu befürchten. Bedauert habe ich nur, daß es dunkle Nacht war, statt heller Sonnenschein. Ich bin dann noch oft bei Tage durchgekommen, aber Alpdrücken hatte ich noch manchmal in Erinnerung an diese erste Durchfahrt.

Gegen drei Uhr morgens wurden die „Drei Könige“ passiert, drei kleine hohe Felsen. Gegen mittag war der Feuerturm von San Miguel quer an Stb. und am frühen Nachmittag ging es durch die letzte Enge von Totoog, mit vielen Klippen und ungewöhnlich starker Strömung. In der ersten Dämmerung wurde San Bernardino passiert, und nun ging es hinein in das freie Wasser der Südsee. Das letzte, was ich auf meiner Abendwache vom amerikanischen Boden sah, war das Blitzfeuer der Batag Insel.

Die einzige Abwechslung in den nächsten Tagen brachte der Gegendampfer „Prinz Sigismund“, der uns auf

der Abendwache, von Yap kommend, begegnete. Die Morselampen schickten einen kurzen Gruß hinüber und herüber, und schon waren beide Dampfer aneinander vorbei. Sonst lag die See einsam und verlassen. Am 10. November im Morgengrauen tauchten voraus die niedrigen Yap Inseln auf, die Deutschland 1898 von Spanien gekauft hatte. *(Yap ist kulturhistorisch bekannt durch das Steingeld (Rai), das sind große steinerne Räder, die in Palau hergestellt wurden und in Yap auf der Insel Ulithi als Zahlungsmittel sowie Zeichen des Reichtums präsentiert wurden E.H.).* Auf Yap lag der Haupthafen Tomil-Hafen. Ganz niedrig war das Land, von noch jungen Kokosplantagen dicht bewachsen. Vor einigen Jahren hatte ein Taifun den ganzen Kokosbestand weggefegt, alles mußte neu bepflanzt werden. Weit hinaus nach Südost erstreckte sich ein Korallenriff, durch das von Süden her eine enge Einfahrt führte.

Bei der geringen Ladung und den vereinzelten Passagieren, mal ein Kolonialbeamter, mal ein Pflanzer, lohnte es nicht, das große Schiff hindurch zu manövrieren. Ankern konnten wir auch nicht, hart neben dem Riff war die Wassertiefe schon 200 m und mehr. So blieb nur übrig, das Schiff durch Maschinenmanöver auf der Stelle zu halten.

Als „Coblenz“ von Land bemerkt wurde, stieg die schwarz-weiß-rote Flagge an Land empor. Im Hafen war SMS „Condor“ auszumachen, der Vermessungen durchführte. Der Lloyd-Tender „Bremen“ kam heraus, um Post und Fahrgäste abzuholen, einige Eingeborenenboote folgten für die geringe Ladung. Auch „Condor“ schickte seine Dampfpinaß mit ein paar Offizieren, die sich die Gelegenheit zu einem kühlen Glas Bier vom Faß nicht entgehen lassen wollten. Nach einer knappen Stunde gingen die Maschinen schon wieder Volle Fahrt, die flachen Inseln versanken schnell unter der Kimm.

\- - -

Diese Geschichte aus der SEEKISTE 9/1957 fiel mir auf durch ihren vollkommenen Mangel an irgendeiner Pointe. In allergrößter Ruhe wird eine relativ ereignislose Frachtschiffs-Reise in Ost-Asien erzählt. Kaum Dramatik, keine Witze, keine Ironie, kein Höhepunkt.

An mindestens zwei Stellen hätte sich ein kleiner Höhepunkt angeboten, aber der Autor läßt die Gelegenheiten ungenutzt:

- *Beim Feiern in der Messe hat sich ein unbekannter „Zivilist“ eingeschlichen. Na, da hätte man doch was draus machen können!*
- *Die „bekannte Prüfungsfrage“ fällt ihm ein, aber er verzichtet sogar auf das „Denn schiet ick mi in de Büx!“ (das war ihm zu unanständig) und beschränkt sich auf den Nachsatz „Dat harrn Se all lang dohn, Herr Kommissar!“ (Die Geschichte ist nachzulesen unter der Überschrift „Seemannsprüfung“ in dem Buch „Splissen und Knoten“ von Peter Ernst Eiffe)*

Vielleicht waren sie so, die Menschen vor dem 1. Weltkrieg? Ich weiß es nicht. Auf mich wirkt diese Ruhe und gedankenvolle Feinfühligkeit jedenfalls sehr sympathisch. Was meint Ihr dazu?